



Shell
HELIX
壳牌® 喜力®



2022 壳牌喜力国际汽联F4方程式中国锦标赛

SHELL HELIX FIA F4 CHINESE CHAMPIONSHIP

运动规则 SPORTING REGULATIONS

2022 国际汽联 F4 方程式中国锦标赛运动规则

条款	内容	页码	条款	内容	页码
1	规则	1	30	总的的安全	14
2	总的责任义务	1	31	练习	15
3	总的条件	1	32	自由练习	16
4	执照和符合条件的车手	1	33	排位赛	16
5	锦标赛分站赛	2	34	发车位	16
6	国家级锦标赛	2	35	会议	16
7	积分相同时处理排名的办法	3	36	发车程序	16
8	推广人	3	37	决赛	18
9	赛事组织	3	38	安全车	18
10	保险	3	39	暂停决赛	20
11	赛事官员	3	40	恢复决赛	20
12	参赛者报名	4	41	结束	21
13	证件	5	42	封闭区	22
14	给参赛者的指令和通知	5	43	成绩	22
15	赛事事故	5	44	颁奖仪式	22
16	抗议和上诉	6	45	新闻发布会和推广活动	22
17	处罚	7			
18	更换车手	7	附件 1:	补充规则信息	23
19	车手行为	7	附件 2:	报名表	24
20	赛车和车手装备涂装	7	附件 3:	车手安全装备标准	26
21	赛道测试	7	附件 4:	赛事组织者广告	27
22	维修区入口, 维修区和维修区出口	8			
23	车检和行政检验	9			
24	轮胎和分站赛轮胎限制	9			
25	最低车重和称重	10			
26	赛车总体要求	11			
27	备用车	12			
28	发动机	13			
29	燃油、燃油取样和加油	13			

前言

铭泰赛车运动有限公司（以下简称：铭泰赛车）将组织 F4 中国锦标赛（以下简称：锦标赛）。锦标赛归属中国汽车摩托车运动联合会（以下简称：中汽摩联），设车手杯和车队杯。锦标赛所有分站赛列入 F4 中国锦标赛赛历。所有参与锦标赛的各方（中汽摩联、组织者、参赛者和赛车场）都必须遵守锦标赛各项规则。

1) 规则

- 1.1 当遇有与本运动规则（以下简称：本规则）产生争议的情况时，以中文版为准。本文件开头部分只作为参考，不作为本规则正式条款。任何对本规则的修改必须符合国际汽联运动总则第 18 条款规定。
- 1.2 本规则自颁布之日起生效，并替代原有运动规则。

2) 总的责任义务

- 2.1 参与锦标赛的所有车手、参赛者和赛事官员，代表本人以及其雇员、代理和供应商承诺遵守国际汽联运动总则及其附件，国际汽联通则、技术规则和本规则，上述统称为“规则”。
- 2.2 根据规则，锦标赛和各分站赛由中汽摩联统一管理。所有分站赛均列入中汽摩联赛历。分站赛以车检和行政检验作为开始，包括所有练习（包括自由练习和排位赛，以下同）和决赛，以及决赛后根据国际汽联运动总则提出的抗议，或者决赛后进行的技术和运动校验，以较晚结束者为准。

3) 总的条件

- 3.1 参赛者有义务保证与其报名参赛的所有相关人员必须遵守国际汽联运动总则、国际汽联通用规定、技术规则和本规则。
如果参赛者无法亲自出席锦标赛，必须以书面形式指定其代表参与锦标赛。
锦标赛各分站赛期间，在任意时间内，负责报名参赛的人员与参赛者共同承担连带责任以确保遵守各项要求。
- 3.2 参赛者须保证在所有练习和决赛中，其赛车具备参赛资格，并确保赛车始终处于安全状态。
- 3.3 赛车出现在车检中将被明确视为其符合规则要求。
- 3.4 所有与报名赛车相关或以任何身份出现在维修区后场、维修车间、维修区或赛道上的人员必须一直佩带规定的证件。
- 3.5 在锦标赛任何分站赛中参赛者（和/或与赛车参赛有关的任何人）都不得录制或者要求其他人录制有关赛道上赛车的移动视频。除非获得中汽摩联书面批准。
违反上述规定的行为将上报赛事仲裁委员会，并可能面临罚款或相关参赛车队取消比赛资格的处罚。

4) 执照和符合条件的车手

- 4.1 所有的车手必须年满 15 周岁（根据车手的出生日期），并且持有中汽摩联、香港汽车会、澳门汽车会和中华台北汽车会颁发的赛车执照。
持有中汽摩联国内 A 级、B 级和国际 C 级执照车手允许参赛。持有香港汽车会、澳门汽车会和中华台北汽车会的手车须持有与中汽摩联国内 A 级、B 级和国际 C 级执照相当等级的执照，并出示参赛同意函。
非中国大陆、香港、澳门和中华台北的外国车手可以持有其国家级或国际级执照参赛，并出示参赛同意函。
持有国际 A 级和 B 级执照的车手不允许参赛。
车手参赛时必须同时出示当年有效的医疗卡。
- 4.2 没有完成锦标赛组织者和官方推广机构铭泰赛车制定的培训、教育或测试计划的车手，不得参加锦标赛。

- 4.3 年龄在 15 周岁至 18 周岁（根据车手的出生日期）的车手，参与锦标赛不得超过三个完整赛季（完成赛季赛事 80% 视为完整赛季）。如车手想继续参赛，其必须向中汽摩联和国际汽联提出申请。
- 4.4 年龄在 15 周岁至 18 周岁（根据车手的出生日期）的车手，不包括新秀杯等，如获得锦标赛年度冠军，将不再允许参赛。如车手想继续参赛，其必须向中汽摩联和国际汽联提出申请。

5) 锦标赛分站赛

- 5.1 锦标赛各分站赛仅接受符合国际汽联 F4 锦标赛技术规则要求的赛车报名参加（国际汽联运动总则附件 J-274）。
- 5.2 锦标赛各分站赛为国际区域性赛事。
- 5.3 锦标赛各分站赛由练习和决赛组成。
- 5.4 锦标赛各分站赛将包含二-四个回合分别不超过 40 分钟的决赛，每回合决赛距离将在每分站比赛的补充规则中公布。
- 5.5 锦标赛分站赛数量最多为 10 站，最少为 3 站。
- 5.6 锦标赛全年决赛至少 10 回合。
- 5.7 锦标赛最终赛历由中汽摩联在每个赛季开始前三个月予以公布。
- 5.8 锦标赛分站赛参赛车辆如不足 12 辆，中汽摩联将考虑该分站赛成绩不计算在锦标赛赛事内，并通过当站仲裁委员会通知参赛者。
- 5.9 锦标赛分站赛的举办场地应当至少具备有效的国际汽联 4 级赛道执照。

6) 国家级锦标赛

- 6.1 锦标赛车手杯，年度车手冠军称号将授予在全年比赛中总积分最高的车手，总积分必须计算车手在所有分站赛中得到的积分。

锦标赛年轻车手杯，年度年轻车手冠军称号将授予在全年比赛中总积分最高的年轻车手，年龄在 15 周岁至 18 周岁（根据车手出生日期）。
- 6.2 锦标赛车队杯，年度车队冠军称号将授予在全年比赛中总积分最高的车队。
- 6.3 每回合决赛车手积分标准如下：

第 1: 25 分
第 2: 18 分
第 3: 15 分
第 4: 12 分
第 5: 10 分
第 6: 8 分
第 7: 6 分
第 8: 4 分
第 9: 2 分
第 10: 1 分

全年最后两回合决赛车手积分标准如下：

第 1: 50 分
第 2: 36 分
第 3: 30 分
第 4: 24 分
第 5: 20 分
第 6: 16 分
第 7: 12 分
第 8: 8 分
第 9: 4 分
第 10: 2 分

不再设立其他额外积分体系。

每回合决赛中，车队杯积分由该车队两位车手积分相加得出。

- 6.4 如果决赛出现如本规则第 39 条款所述的暂停，且没有恢复，此时积分方法计算如下：如果头车完成的决赛距离不超过 2 圈，所有车手不计算积分；如果头车完成 2 圈，但少于决赛距离的 75%，所有车手按照上述第 6.3 条款所述积分的一半计算；如果头车完成决赛距离超过决赛距离的 75%，所有车手按照上述第 6.3 条款所述积分计算。

如果某回合决赛距离未达到 75%，此时决赛时间已到 30 分钟，所有车手将按照上述第 6.3 条款所述积分计算。

如果决赛全程所有圈数在安全车带队的情况下完成，所有车手不积分。

- 6.5 如中汽摩联提出要求，锦标赛前三名车手必须出席中汽摩联举办的年度颁奖晚宴。
- 6.6 如国际汽联提出要求，无特殊情况，锦标赛冠军车手必须出席国际汽联举办的年度颁奖晚宴。

7) 积分相同时处理排名的办法

- 7.1 锦标赛每回合决赛车手积分将计入相应车手年终总积分。锦标赛每回合决赛车队杯积分相同的情况下，以车手中名次靠前的车手作为评判胜负的标准，名次靠前者为获胜者。
- 7.2 赛季结束时，如果两个或两个以上的车手杯或车队杯积分相同，获胜者按照以下方法计算：
- A 获得第一名多者为获胜者。
- B 如果获得第一名次数相同，或都没有获得第一名记录时，则以第二名获得次数为评判标准。
- C 如果获得第二名次数相同，或都没有获得第二名记录时，则以第三名获得次数为评判标准，以此类推，直至获胜者出现。
- D 如上述方法仍不能分出名次先后，中汽摩联将依据其认为合适的方式指定获胜者。

8) 推广人

- 8.1 铭泰赛车是中汽摩联认可并指定的国际汽联 F4 方程式中国锦标赛官方推广机构。铭泰赛车将做好 赛事推广，保证参赛者的利益。

9) 赛事组织

- 9.1 铭泰赛车是中汽摩联认可并指定的国际汽联 F4 方程式中国锦标赛赛事组织者。
- 9.2 铭泰赛车将提供分站赛事的补充规则信息（见本规则附件 1），中汽摩联将于分站赛前 15 天正式公布。

10) 保险

- 10.1 赛事组织者必须为每个分站赛办理保额在 500 万元人民币（含）以上的公众责任保险，并涵盖所有的参赛者，相关工作人员和车手。所有工作人员和车手必须持有保额为 100 万的人身意外伤害保险和保额为 30 万的医疗保险。
- 10.2 分站赛举办前 30 天，赛事组织者必须向中汽摩联提交符合现行国家法律要求的保险清单，列明赔付内容。保险的证明须以中英文形式，参赛者有权利知晓。
- 10.3 赛事组织者安排的第三方保险不影响参赛者或者参与赛事的其它自然人或法人持有的私人保单，而属于其补充。
- 10.4 参与赛事的车手相互之间不属于保险赔付的第三方，即参赛者赛车之间因赛道上的碰撞造成的赛车车损和车手人身伤害不相互由车手赔付。
- 10.5 在赛事的官方测试中（集体测试/非赛事时间），每一个参赛者必须参照中汽摩联要求购买医疗保险和第三者保险。

11) 赛事官员

- 11.1 每个赛季，中汽摩联必须任命以下官员：
- a) 常任赛事总监 1 名。
- b) 常任赛事仲裁委员会主席 1 名。
- c) 常任技术代表或车检主管 1 名。

- 11.2 每分站赛，中汽摩联可任命以下官员：
- a) 安全代表 1 名。
 - b) 中汽摩联代表 1 名。
- 11.3 每分站赛，中汽摩联或赛事组织者可任命以下官员：
- a) 赛事仲裁 2 名，根据国际汽联运动总则第 11.7 条款，赛事仲裁委员会将在仲裁主席的带领下集体行使职责。
 - b) 赛事主管 1 名。
 - c) 赛事秘书 1 名。
 - d) 医疗主管 1 名。
- 11.4 每分站赛，中汽摩联或赛事组织者可以任命以下官员：
- a) 新闻代表。
 - b) 车检人员。
 - c) 其他。
- 11.5 赛事主管须与赛事总监保持密切沟通，但赛事总监在以下问题上拥有绝对权力，在赛事总监同意后，赛事主管方可给出相应指令。
- a) 遵守赛事时间表，控制练习和决赛。如赛事有必要，赛事总监可根据国际汽联运动总则和本规则，向赛事仲裁委员会提出修改赛事时间表的建议。
 - b) 根据国际汽联运动总则、本规则及其附件，终止任何车手参加练习或决赛。
 - c) 中断练习。
 - d) 执行发车程序。
 - e) 使用安全车。
 - f) 暂停或恢复决赛。
- 11.6 仲裁、赛事总监、赛事主管、技术代表和赛事仲裁委员会成员必须根据国际汽联运动总则规定，在分站赛赛事开始前抵达赛车场。
- 11.7 当赛车允许进入赛道后，赛事总监必须通过电台全时与赛事主管、技术代表和赛事仲裁委员会保持联系。此外，赛事主管必须通过电台随时和各个裁判站和救援工作组保持联系。

12) 参赛者报名

- 12.1 报名锦标赛的参赛者必须填写报名表（见本规则附件 2）并将赛事推广人出具的确认函一并提交中汽摩联。报名锦标赛全年整个赛季的截止日期为 4 月 30 日。中汽摩联将在收到参赛申请 30 天内公布结果。申请赛季报名成功的参赛者将有资格参与锦标赛全年各分站赛。
- 报名各分站赛的参赛者，中汽摩联将根据是否有空额来决定是否允许参赛。
- 12.2 报名表是报名人和赛事组织者的参赛协议，内容如下：
- a) 报名人必须确认已经阅读并理解国际汽联运动总则及其附件、国际汽联通则、技术规则、本运动规则、以及所有增加的规则附件及附录，并代表其参赛的所有人员声明遵守上述规则。报名人必须确认已经阅读并理解《中国汽车摩托车运动联合会比赛处罚及抗议、上诉条例》、《中国汽车摩托车运动联合会纪律检查委员会工作条例》和《中国汽车摩托车运动联合会仲裁委员会工作条例》。
 - b) 参赛者（车队）名称。
 - c) 参赛者的地址。
 - d) 车手和参赛者（车队）执照复印件，以及根据国际汽联运动规则第 4.1 条款规定的其他相关文件。
 - e) 车手姓名。
 - f) 参赛者提交每分站赛参赛的车辆和车手数量，并做出承诺。
 - g) 报名人确认参赛者（车队）和车手都符合运动规则中第 21 条规定。
- 12.3 每支车队最多报名 2 辆赛车参与锦标赛。

- 12.4 2022 赛季每位车手和/或车辆的报名费用以赛事推广人公布信息为准，如没有缴纳相关费用，报名申请无效。
- 12.5 中汽摩联将审核所有的参赛申请，并有权拒绝或接受。中汽摩联将公布参赛车辆和车手名单，以及参赛号码。其他时间提交的参赛申请将另行考虑。
- 12.6 经认真考虑，中汽摩联可接受参赛者单站报名申请，赛事组织者将确定单站报名费用。此类的参赛申请须至少在分站赛举办前 14 天提出。
- 12.7 如报名截止时，不足 12 辆赛车，中汽摩联可根据具体情况决定是否取消锦标赛。
- 12.8 任何报名参与锦标赛的车手，如不能参加某分站赛，其必须在该分站赛预车检结束前向国际汽联提交书面报告。

13) 证件

- 13.1 未取得赛事推广人同意，不得发放或者使用任何证件。
证件只能由持证人本人根据证件的功能进行使用。
- 13.2 每辆赛车最多可申请车手证 1 张，技师证 3 张，两辆赛车可申请技师证 7 张。每支车队最多可以申请车队经理证 1 张，车队成员证 6 张。

14) 给参赛者的指令和通知

- 14.1 赛事仲裁委员会或赛事总监可根据国际汽联运动规则以文件的形式与参赛者进行交流。这些文件将同时分发到相应参赛者手中并要求其签收。
- 14.2 所有练习和决赛成绩以及赛事官员做出的所有决定将公布在官方公告栏中。
- 14.3 针对某参赛者的决定或通知，应在该决定或通知下达后 25 分钟内送至参赛者手中，参赛者必须签字确认。即使参赛者对决定文件有不同意见，或决定上诉，也应先签字再履行上诉程序。
- 14.4 针对某参赛者的官方决定或通知，也可以通过计时屏幕或电台通知。

15) 赛事事故

- 15.1 事故是指任何涉及一名或多名车手在赛道上的单个或者多个事件，或者在赛车场内某参赛者做出的某种行为，上述事件或行为由赛事总监报告给赛事仲裁委员会（或由赛事仲裁委员会发现并调查），包括如下：
 - a) 导致本规则第 39 条款描述的决赛暂停。
 - b) 违反国际汽联运动总则和本规则。
 - c) 一辆或多辆赛车抢发车。
 - d) 引发碰撞。
 - e) 将其他车手挤出赛道。
 - f) 阻止合理超车。
 - g) 超车过程中影响其他车手。除非某位车手的行为明确违反了上述中的条款，任何涉及超过一辆赛车的事故通常在决赛后进行调查。
- 15.2
 - a) 赛事仲裁委员会经过认真调查，根据赛事总监的报告或者要求，可以决定涉及事故的车手是否受到处罚。
 - b) 如果赛事仲裁委员会决定调查某事故，计时屏幕或电台将通知某位或某几位车手被调查的信息。一旦上述信息在决赛后 25 分钟时间内公布，或者某车队在该时间内收到上述信息，涉及事故的车手在未得到赛事仲裁委员会同意的情况下，不得离开赛车场。
- 15.3 赛事仲裁委员会可对涉及事故的车手进行如下处罚：

- a) 5 秒罚时：即在该车手决赛完成时间增加 5 秒罚时。如果车手在决赛结束前返回维修区，可以在指定罚时区域内，停留 5 秒，完成处罚，在指定罚时区域内接受处罚的时间段内，不能进行车辆维修。
- b) 10 秒罚时：即在该车手决赛完成时间增加 10 秒罚时。如果车手在决赛结束前返回维修区，可以在指定罚时区域内，停留 10 秒，完成处罚，在指定罚时区域内接受处罚的时间段内，不能进行车辆维修。
- c) 通过维修区。车手必须通过维修区，并重新加入比赛，不得进行车辆维修。
- d) 10 秒进站罚时：车手必须通过维修区，且在指定罚时区域内停车 10 秒，然后再重新加入比赛，不得进行车辆维修。

如上述处罚发生在决赛最后 5 圈或者其他原因导致无法在维修区完成罚时的，符合上述 a 的，决赛增加 5 秒罚时；符合情形 b 的，决赛增加 10 秒罚时；符合情形 c 的，决赛增加 30 秒罚时；符合情形 d 的，决赛增加 40 秒罚时。

- e) 罚时。
- f) 罚款。
- g) 警告。
- h) 车手在下一回合决赛中退后任意发车位。
- i) 维修区发车

以上处罚不接受上诉。

- j) 成绩取消
- k) 下一站赛事资格取消

15.4 赛事仲裁委员会根据第 15.3 a) 或者 b) 条款做出的处罚将按照如下程序送达参赛者。

- a) 赛事仲裁委员会须将处罚的书面决定发给参赛者，该信息也将显示在计时屏幕或通过电台通知。
- b) 除上述第 15.3 a)、15.3 b) 条款外，赛事仲裁委员会做出的处罚一旦显示在计时屏幕或通过电台通知，涉及处罚的车手最多只能通过控制线 2 次就必须返回维修区，完成罚时处罚。在 15.3 d) 条款下，赛车须停靠在其维修位上完成处罚。

为避免产生疑问，“通过维修区”惩罚的通知将被重复最多两次。在第一次通知“通过维修区”惩罚后，车手最多可跨越维修区外终点控制线两次。

如果车手是在决赛最后 7 分钟之内受到“通过维修区”惩罚，车手可选择通过维修区或接受 30S 加时惩罚。

安全车情况下，车手不得返回维修区接受处罚，除非安全车介入时其已经在维修区接受处罚。安全车情况下，车手允许通过控制线的最大次数将加上安全车带队通过控制线的次数。

赛车返回维修区接受处罚时，不得对赛车进行维修或调整。如果发动机熄火，赛车在完成罚时处罚后可以重新启动。

- c) 罚时完成，车手可以重新加入决赛。
- d) 任何不遵守 15.4 c) 或 d) 条款的行为可能导致赛车取消成绩。

16) 抗议和上诉

16.1 抗议须以书面形式参照国际汽联运动总则和《中国汽车摩托车运动联合会比赛处罚及抗议、上诉条例》在比赛组织者初步成绩公布后 30 分钟内提交至赛事仲裁委员会，并缴纳抗议费 3000 元。

16.2 如对赛事仲裁委员会做出的判罚有异议，可参照国际汽联运动总则和《中国汽车运动联合会比赛处罚及抗议、上诉条例》进行上诉，上诉费用为 10000 元。

16.3 以下决定不接受上诉：

- a) 根据本规则第 15.3 a) b) c) d) e) f) or i) 条款做出的处罚，包括在决赛最后 5 圈或者决赛后做出的处罚。

- b) 根据本规则第 28.2 条款做出的退后发车位或从维修区发车的处罚。
- c) 根据本规则第 31.5 条款做出的任何处罚。
- d) 根据本规则第 34.4 条款做出的任何决定。
- e) 根据本规则第 36.4 或 40.3 条款做出的任何决定。

17) 处罚

- 17.1 赛事仲裁委员会可以依照本规则做出处罚，也可以依照国际汽联运动总则做出其它处罚。
- 17.2 任何车手如在锦标赛全年比赛中累积得到赛事仲裁委员会 3 次警告处罚，在受到第 3 次警告时，车手将在下一回合决赛中退后 10 位发车。如果第 3 次警告是在该分站赛最后一个决赛中做出的，车手将在下一个分站赛第一回合决赛中退后 10 位发车。
上述退后 10 位发车的处罚中，如果其中 2 次警告涉及车手驾驶行为，赛事仲裁委员会将执行该处罚。

18) 更换车手

- 18.1 已经明确车队归属的车手如欲更换至其他车队，其必须向中汽摩联提交证明原车队同意其更换。如果原车队不同意，中汽摩联将认真考虑，决定是否同意。
- 18.2 各分站赛预车检结束前，各车队必须明确其车手驾驶的具体赛车。一旦预车检结束，不允许有任何调整。

19) 车手行为

- 19.1 车手必须本人驾驶赛车，在赛道上不能够获得除裁判员以外的任何外力帮助。
- 19.2 各分站赛中，车手不允许参加其他额外的练习，排位或者决赛，除非得到赛事仲裁委员会允许。
- 19.3 车手在赛道行驶的任何时间内必须合理使用赛道，在没有正当理由的情况下不可以故意离开赛道。为避免歧义，界定赛道边缘的两条白线视为赛道的组成部分，路肩不是赛道的组成部分。
车手在驾驶过程中，如果赛车与赛道任何部分没有接触，视为离开赛道。
如果赛车离开赛道，车手必须在确保安全且不获得任何优势的情况下返回赛道。
如果没有任何正当理由，车手不能驾驶赛车故意离开赛道。
- 19.4 车手在防守过程中，禁止超过一次改变行驶方向。如果防守结束后，在下一个弯道进弯区域向入弯侧改变方向，不计算在防守改变方向次数内。任何之前在非竞赛路线上进行防守的车手欲返回竞赛线路，在接近弯道时，其必须在自己的赛车和赛道边缘之间留足一辆赛车宽度的空间。
- 19.5 车手在直道上进行防守，在进入刹车区域前，其在第一次移动时可以使用整个赛道的宽度，前提是试图超越该赛车的其它赛车没有重大的车体部分与其重合。在此方式下防守时，如果没有任何正当理由，车手不能离开赛道。
为避免争议，如果试图超车的赛车前鼻翼与前车后轮胎重合，即视为重大的车体部分。
- 19.6 禁止车手有阻挡其他车手的行为，比如故意将某赛车挤出赛道边缘或者任何其它赛车行驶方向的非正常改变。
- 19.7 决赛中，如果某赛车被其它即将套圈的赛车追上，被套圈赛车的车手必须在第一可能的时间内让车。如果车手没有让车，将出示摇动的蓝旗以示其必须让车。被套圈的赛车在完成让车动作后有资格继续比赛，并和排在其前面套圈的赛车保持同等的竞赛权利。

20) 赛车和车手装备涂装

- 20.1 每辆赛车必须涂装中汽摩联公布给相应车手的赛车号码。号码模板一旦选定，未经中汽摩联同意，不得进行修改。赛车号码必须粘贴在前鼻翼和后定风翼两侧，确保清晰可见，并与其他标识相区分（除非中汽摩联有特殊规定）。
- 20.2 参赛者必须将车手姓名、国旗和血型涂装于车体座舱外或者车手头盔上。上述必须清晰易分辨。

20.3 赛车和车手赛车服必须按照附件进行涂装。

21) 赛道测试

21.1 对于所有车队自行安排的赛道测试没有限制。每分站赛前，赛事组织者将在赛事补充规则中公布官方赛道测试的计划。

21.2 每分站赛第一节自由练习开始前一天，将安排不超过 4 小时的官方测试时间，并对所有参赛者开放。

22) 维修区入口，维修区和维修区出口

22.1 “维修区入口”为赛道的一部分，指位于第一条安全车线和维修区限速线之间的部分。

22.2 “维修区出口”为赛道的一部分，指位于维修区解除限速线 and 第二条安全车线之间的部分。

22.3 车手如离开维修区返回赛道，不得阻挡其他车手或者对其他车手产生危险。车手离开维修区时，赛车的任何一部分不得跨越维修区出口白线。

在练习（自由练习和排位赛）期间，任何跨越白线的车手，仲裁委员会将根据情况给予车手退后三个发车位的处罚。在决赛期间，任何跨越白线的车手将按照规则第 15.3 a) 条款进行处罚。

22.4 维修区分成两个部分，靠近维修区 P 墙的通道称为“快速通道”，靠近维修车间的通道称为“内部通道”。除在第 36.2 和 39.5 条款情况下，赛车停在维修区末端，内部通道是决赛过程中唯一可以修理赛车的地方。尽管如上所述，如果上述维修有可能阻挡其他计划离开维修区的赛车，此时快速通道也不可以进行维修。

22.5 除在发车程序中，赛车从发车位被推回维修区，任何其它时间只允许车手自行驾驶赛车自其所属维修车间前往维修区出口。在练习开始或者恢复前驾驶至维修区末端，或者在安全车程序下停在维修区末端的赛车，必须单排排在快速通道上，并且按照抵达的顺序驶离，除非某赛车出现故障。

22.6 被要求从维修区发车的手，在发车区 5 分钟倒计时牌出示时方可从维修车间驶离，且必须单排停在快速通道上。特殊情况下，可以对赛车进行修理，但仅限于如下：

- a) 启动发动机或者其它直接的操作。
- b) 安装或者拆卸制冷或者加热的设备。
- c) 改变车手乘坐舒适度。
- d) 因为天气导致的轮胎更换。

一旦赛车允许离开维修区，其必须根据本规则第36条款规定的顺序驶离，除非某赛车出现故障。在任何时间，车手必须听从裁判的指令。

22.7 参赛者不得在维修区内任何地点喷涂分割线，允许以粘贴的方式标识维修位，或者用胶带及类似的方式标记位置。

22.8 除第 22.5 条款，快速通道上不得摆放任何工具。赛车进入或在快速通道停留时，车手必须始终坐在方向盘后方，即使在他人推动车辆时，车手也必须停留在正常位置。

22.9 维修区内所有压缩空气瓶和相关软管都必须妥善存放，只能在维修车辆需要时才可带入维修区，工作完成后必须立即将其从维修区移除。

22.10

- a) 参赛者有义务在确保安全的情况下在维修车间或维修位释放赛车。参赛者必须在赛车前方提供可识别的清晰的标识，在释放赛车时提醒车手。
- b) 如果在练习（自由练习和排位赛）期间，参赛者未在安全的情况下释放赛车，赛事仲裁委员会将对该车手进行其认为合适的处罚。
- c) 如果在决赛期间，参赛者未在安全的情况下释放赛车，赛事仲裁委员会将根据本规则第 15.3d) 条款对该车手进行处罚。
- d) 如赛事仲裁委员会认为虽经处罚，任何车手仍然在不安全的情况下仍然释放赛车，其将追加处罚。

在上述所有情形中, 赛车释放主要是指赛车从维修车间驶出或者其完成维修区停站状态后继续行驶。

- 22.11 借助外部设备启动发动机视为对赛车进行操作性工作, 因此在维修区快速通道上禁止此类操作。
- 22.12 每次自由练习或排位赛开始或恢复时, 在维修区出口开放前, 赛车不得进入维修区快速通道。此外, 任何赛车都不能通过在内部通道上的移动缩短其与维修区出口的距离, 其必须停在赛事组织者分配的维修车间位置。
- 22.13 所有参赛者维修车间门在自由练习和排位赛期间都必须保持打开状态。
- 22.14 在特殊情况下, 赛事总监考虑到赛事安全可在决赛期间关闭维修区入口。此时, 车手只有在为满足对车辆进行必要的维修工作时方可返回维修区。

23) 车检和行政检验

- 23.1 各车队在行政检验期间必须向行政检验官提交以下文件:
 - a) 车队和车手执照以及其他相关文件。
 - b) 国外车手须出具其所属 ASN 的同意函。
 - c) 医疗证明。
- 23.2 如身体有异常的车手(例如过敏、出血症、糖尿病等等)有义务在分站赛首节练习开始前向医疗主管提供书面信息。该信息必须包括车手姓名和车号。有伤情或者临时身体障碍的车手有义务立即联系医疗主管。医疗主管将决定该车手是否可以参赛。
- 23.3 在预车检和行政检验期间以及分站赛举办过程中, 各参赛者必须随时持有本规则第 4.1 条规定的所有文件, 以及赛车技术护照。
- 23.4 除非得到赛事仲裁委员会同意, 未遵守赛事时间表的参赛者不允许参赛。
- 23.5
 - a) 预车检将在各参赛者所在维修车间或者补充规则中规定的其他车间进行, 此时必须出具赛车技术护照。
 - b) 为方便车检裁判工作, 所有维修车间门在所有的自由练习和排位赛期间必须保持开启。
- 23.6 赛车号码以及其他官方指定广告必须粘贴在车身上, 并在预车检时接受检查。
- 23.7 没有通过预车检的车手或赛车不得参加比赛。
- 23.8 车检裁判可以:
 - a) 赛事期间检查赛车或者参赛者是否合格。
 - b) 要求参赛者拆卸某赛车, 以检查其是否符合参赛资格。
 - c) 要求某参赛者支付由车检工作而导致的费用。
 - d) 要求某参赛者提供其认为必要的配件或者样品。
- 23.9 通过车检后的赛车, 如果出现进行拆卸或改装的情况, 或者涉及任何事故, 上述均有可能影响赛车安全或者赛车的合格性, 必须重新接受车检。
- 23.10 赛事总监或者赛事主管可以终止涉及事故的赛车继续参赛并进行检查。
- 23.11 每回合决赛后或排位赛后, 至少选定 3 辆有成绩的赛车接受车检。
- 23.12 检查和车检工作只能由指定的赛事官员进行, 这些赛事官员也负责管理封闭停车场, 其可以对相应参赛者发出指令。
- 23.13 分站赛期间, 赛事仲裁委员会将公布车检裁判每次检查赛车时的结果。公布文件中不包括特殊数据, 除非遇有赛车违反技术规则的情况。
- 23.14 参赛者同意某些数据和影像资料可以交由中汽摩联任命的教官使用, 以便指导和服务车手。这些数据共享系统的实施由中汽摩联使用。

24) 轮胎和分站赛轮胎限制

- 24.1 分站赛期间仅允许使用指定供应商提供的轮胎。

对于雨地轮胎，参赛者可以自行运输在上分站赛中由指定供应商分配的雨地轮胎。

- 24.2 禁止对轮胎进行任何的改造或处理，包括切割或开槽，使用水、溶剂或柔化剂，使用保温（和/或冷却）装置或预热/冷却装置等。该规定适用于干地和雨地轮胎。

为确保轮胎未经过处理或改造，赛事组织者可能从分配给参赛者的轮胎面采集样本进行分析并与直接来自供应商库存的轮胎进行比较，取样程序遵循油料取样程序，详见本规则第29.7条。

- 24.3 每分站赛期间，每位车手根据如下使用轮胎：

- a) 两节自由练习期间，允许使用2套旧干地轮胎，包括前胎和后胎各4条。此情况下，在上分站赛中，分配给该赛车的轮胎，无论是否在赛道上使用，均视为旧轮胎。
锦标赛第一个分站赛时，或者参赛者参加的第一个分站赛（详见本规则第12.5条款），每位车手在两节自由练习期间将分配2套轮胎，即前后新干地轮胎各4条。
- b) 排位赛和决赛期间，允许使用5套新干地轮胎，包括前胎和后胎各10条。
- c) 允许使用3套雨地轮胎，包括前胎和后胎各6条。

技术代表可以在该分站赛和下一个分站赛期间对所有的雨地轮胎进行标记。

- 24.4 除决赛外，只有赛事总监宣布可以使用雨地轮胎时，赛车才可以使用雨地轮胎。在宣布使用雨地轮胎后，赛车也可以选择使用干地轮胎。

- 24.5 希望使用同款新轮胎更换另一个已经标记的新轮胎的参赛者必须将两条轮胎同时呈交给技术代表进行检查。

如因赛道事故导致轮胎损坏，技术代表可以向赛事仲裁委员会提出文件，同意其使用自由练习中使用的轮胎进行替换。

- 24.6 如果各轮胎外侧，或者应参赛者申请，各轮胎两侧未使用已经批准的条形码，车检裁判将在轮胎上喷涂车手比赛号码以及代表该分站赛的字母进行标记。

- 24.7 使用无法识别车检标记的轮胎将导致车手退后发车位或者取消决赛资格。

- 24.8 轮胎只能填充空气或氮气。

- 24.9 在车队的管理下，所有轮胎必须始终放在车队指定维修车间的明显位置。

技术代表可执行决定随时对轮胎执行封闭程序。

- 24.10 负责轮胎标记的车检裁判将监督维修区所有更换轮胎的行为。

25) 最低车重和称重

- 25.1 赛车（包含车手）最低重量不得低于630KG。该规定重量与技术规则中规定数值相比，以该数值为准。

25.2

- a) 在排位赛期间，赛车将按照如下方式称重：

- i) 在维修区，赛事组织者将提供合适的平面位置用于称重。排位赛结束后，赛车称重也可以在在封闭区内进行。
- ii) 赛车将随机抽检进行称重。技术代表将示意车手，表示其赛车已被选中称重。
- iii) 车手在收到选中称重的信息后，将直接进入称重区域并停止发动机。
- iv) 赛车将接受称重，结果将提供给车手。
- v) 如果赛车不能够使用自身动力前往称重区，技术代表将建议车队将赛车送往称重区称重，或者指定车检裁判将赛车送往称重区称重。
- vi) 未经技术代表同意，赛车或车手不得离开称重区。
- vii) 如果赛车抛锚停在赛场上，此时车手离开赛车，在其返回维修区后必须立刻前往技术代表处称重，以便技术代表记录车手重量。

- b) 决赛后，所有通过控制线的赛车都将进行称重。

如果车手希望在赛车称重前离开赛车，其必须前往技术代表处称量其体重，以便将其重量加入到赛车总重量中。技术代表将告知车手其体重，车手离开封闭区即表明其接受该重量。

- c) 按照上述 a) 或 b) 称重的相关赛车重量如果低于本规则第 25.1 条款规定的重量，则将受到取消决赛成绩处罚，除非赛事仲裁委员会认为缺少的重量是由于事故导致赛车缺少某部件所致。

一旦赛车被选定进行称重，或完成决赛后进行车检，或在称重过程中，不得给赛车添加或拆走任何固体、液体、气体或其它物质，否则将受到赛事仲裁委员会调查（车检裁判行使官方职责除外）。

- d) 只有车检裁判和赛事官员可以进入称重区。除非经过上述官员授权，不允许任何干预车检的行为。

25.3 如果出现违反赛车称重规定的情况，赛事仲裁委员会可以根据情况处罚车手退后发车位或者取消决赛资格。

26) 赛车总体要求

26.1 只有符合以下注册条件的车架、变速箱和发动机安装套件，可以出现在官方测试和分站赛赛事中：

车架注册号：M14-F4

变速箱注册号：SL75-14 LW F4

发动机安装套件注册号：SRA-E 08381416500

上述注册部件一旦提供，不得以任何形式进行改装，除非技术规则明确允许，或者残疾车手取得国际汽联认证而进行改装，或者中汽摩联在与制造商咨询后做出书面同意。如果出现明显或重大故障，经鉴定确需改装的，可以进行。经国际汽联认证的残疾车手，其赛车可按照相关认证要求进行改装。

26.2 赛车必须安装经批准的事故数据记录仪（ADR），在分站赛期间必须始终正常运行。

ADR 套件注册号：ADR.001.20 符合国际汽联 FIA Standard 8872-2018 标准

26.3 赛事期间允许车队使用 P 板，赛车车身移动和无线电等通讯设备向车手传达必要的赛事信息，如安全车信息，处罚信息，比赛信息等。禁止赛车和参赛者之间任何其他形式的违背车手行为的沟通。

26.4 中汽摩联在分站赛举办前可以要求参赛者安装电子识别模块（计时块），以计算时间，识别位置。这些模块必须安装在指定位置，在所有的练习和决赛期间打开并保持正常工作。

26.5 所有赛车必须使用如下型号的发动机和变速箱油：

机油：壳牌超凡喜力 5W-40

变速箱油：壳牌施倍力 75W-140

为确保该型号的油品未进行更改或者添加其他物质，可以对机油和变速箱油进行抽样并与原装油品进行比对。取样程序参照燃油取样，见本规则第 29.7 条款。

26.6 官方测试和分站赛期间，赛车变速箱只允许使用以下齿比：

档位	比率	
1 st	14	37
2 nd	18	35
3 rd	18	28
4 th	21	27
5 th	20	22

6 th	26	27
-----------------	----	----

- 26.7 每个参赛者必须在防滚架一侧安装事故记录仪（分站赛举办前将明确具体位置）并确保其正常工作（包括图像，数据记录和上传）。国际汽联将发布该系统的安装指南等细节。

不得遮挡记录仪屏幕，参赛者有义务全时保证系统工作正常。

国际汽联将提供 SD 卡并安装。车检裁判将在排位赛和决赛前对 SD 卡进行签封。参赛者有义务确保签封不被破坏，SD 卡不被移动，直到该节练习或决赛封闭程序结束。

排位赛或决赛封闭程序结束后，参赛者可以打开 SD 卡签封。参赛者有义务确保 SD 卡内的视频数据在分站赛期间随时可以提取。SD 卡必须在分站赛结束后交还车检裁判，并连同所有的视频数据。

除上述记录仪外，赛事组织者还可在分站赛补充规则中规定其他位置安装事故记录仪，参赛者必须遵循和上述记录仪相同的程序。

违反上述要求的参赛者将被报告至赛事仲裁委员会。

- 26.8 在整个分站赛期间，任何时间在维修区后场，维修车间或者发车位不得安装任何屏幕、覆盖物或者其他任何使得赛车部分车体难以识别的障碍物，除非此类覆盖物仅仅是满足赛车机械原因，比如防火需求等。

除了上述，以下明确禁止：

- a) 在维修区车间更换或者移动发动机时，使用发动机变速箱或者散热器罩进行遮挡。
- b) 在维修区内放置的未使用的备用定风翼，使用覆盖物遮挡。
- c) 零配件（不仅限于）比如备用座垫，燃料装置或者工具推车等不得作为障碍物。

以下允许：

- a) 使用覆盖物遮挡损坏的赛车或者零部件。
- b) 透明的工具托盘，高度不超过 50mm，放置在尾翼顶部。
- c) 过夜时，在车队维修车间内使用覆盖物遮挡赛车。
- d) 下雨时，在维修区或者发车位上使用覆盖物遮挡。

- 26.9 禁止汽车风洞测试

风洞试验是由一个车队或车队相关方、代理、经销商或其任何 关联方，为了测试 F4 汽车或零件应对外界突发气流时的耐压性、空气流动方向或间接空气流动所产生的影响。

禁止任何风洞测试。这也适用于利用 F4 汽车或子部件模型进行风洞测试。

禁止引用除滚动底盘制造商以外任何车队或任何相关方（代理商、经销商或相关第三方）得出的风洞试验的结果。

- 26.10 空气动力数据

滚动底盘不可用于锦标赛，除非公司提供这种滚动底盘接受并且符合以下条件。

参赛者有权使用或者了解空气动力数据。

- 26.11 报名参与锦标赛的车队的工程师和技师等车辆维修工作人员数量不得超过 7 人，其工作区域包括维修区后场，维修车间和维修区，自预车检开始直至当站比赛最后一回合决赛结束。以下人员不计入上述在内：后勤，市场，公关，随队医生，教练和车队经理或老板。

上述列举的非车辆维修工作人员不得参与车辆维修工作，或者提供任何其他形式的技术操作（下载数据，维修和维护配件）等。

每分站赛举办前 10 天，所有车队必须上报组织者其参与赛事的工作人员名单，并明确其分工和职责。

车队经理为车队或参赛者的代表，其必须出席各类会议，如赛事官员召集其参会，其必须出席。除车队经理外，参赛者也可以任命其他代表。

27) 备用车

- 27.1 除非赛事组织者得到中汽摩联和国际汽联同意，否则不得使用备用车。分站赛期间，赛车所有部件可以更换。
- 同一分站赛期间，车手不得使用超过 1 辆赛车。预车检后，如技术代表认为由于事故确有必要，方可更换赛车座舱（逃生舱）。更换的座舱必须提交技术代表检查，且不得预装其他部件。更换后，赛车必须再次接受车检。
- 27.2 根据技术代表提交的报告，赛事仲裁委员会可以决定该赛车是否进行修复或者更换。
- 27.3 预车检后，在分站赛期间，任何赛车不可以离开赛车场。

28) 发动机

- 28.1 在官方测试和分站赛中，只允许使用符合以下注册条件的发动机。
- 发动机注册号码：JLD-4G20
- 上述发动机一旦提供，不得以任何形式进行改装，除非技术规则明确允许或者中汽摩联在与供应商协商后做出书面同意。如果出现明显或重大故障，经鉴定确需改装的，可以进行。
- 28.2 a) 每辆赛车在锦标赛全年所有分站赛和官方测试中，最多只能使用 1 台发动机。如果车辆更换发动机，将在更换后的连续三回合决赛中退后 10 个发车位发车，不过，如果技术代表确认因发动机在赛道发生意外而受损，则不会进行处罚。
- 如果技术代表认为发动机的故障是由于发动机或其外围部件因意外导致机械或电子故障，将不会进行处罚。
- 上述原因导致故障的发动机在修复后可安装到赛车上使用，此将不会进行处罚。
- b) 如果赛车更换了发动机并导致上述处罚，在完成两回合退后十个发车位的处罚之前或处罚之后马上将整修完的原发动机重新安装到车上，不会再次处罚。
- c) 如果在锦标赛任意期间内更换车手，则更换后的车手必须继续使用原发动机。
- 28.3 在赛车计时块显示赛车已离开维修区时，即视同发动机已经使用。
- 28.4 中汽摩联在与发动机供应商协商后，将在每台发动机首次参与的分站赛开始前进行签封，从而确保发动机不出现重大部件的重建或者更换。
- 28.5 除直接更换发动机总成外，如果技术代表发现发动机签封在任何练习中第一次使用后出现破损或者移除，也视为更换发动机。
- 28.6 技术代表可以要求从供应商仓库处更换发动机总成，发动机部件或者 ECU，或者在台架上对整个发动机进行检查。

29) 燃油、燃油取样和加油

- 29.1 所有分站赛中仅可使用组织者统一提供的燃料。
- 所有参赛者在每分站赛前会收到相关燃油的具体规格。任何改变赛事供应商提供的燃油规格的参赛者将被除名。
- 29.2 根据本规则第 29.3 条相关规定，分站赛期间任何事后赛车内须确保预留 1KG 的燃油样品。
- 29.3 有赛车须配备由赛事组织者认可并可以自行签封的连接器的，以方便车检人员从油箱中抽取燃油。参赛者须提供大约 1.5 米长配备阀门的油管，以便抽取燃油至相关容器内。
- 29.4 在所有燃油添加或搬运操作期间：
- a) 相关工作人员必须穿戴适当的防火衣物。
 - b) 除工作人员外，还必须配备 1 名穿戴适当防火衣物并携带充足容量灭火器的助理。
 - c) 添加燃油期间，车队其他工作人员必须与赛车保持安全距离。
 - d) 所有赛车、燃油添加设备和容器必须适当接地。
 - e) 任何用于运送燃油的电动泵送系统必须采用非自锁开关操作，或者在操作员离开后可自动关闭。
- 29.5 以下情况不得加油或者抽取燃油：
- a) 排位赛期间。

- b) 如排位赛分为多节, 且每两节的间隔少于 15 分钟 (含)。
 - c) 决赛期间, 或者在排位赛后或决赛后车检完成前的任何时间。
在维修区加油时必须使用符合国际汽联安全标准的设备。
- 29.6 添加或清除燃油必须使用自密封干断式接头, 并且只能在维修区后场或维修区内完成。整个燃油添加过程中, 车手可以停留在赛车内部, 但是发动机必须停止。
- 29.7 燃油取样按照如下进行:
- a) 每分站赛期间, 燃油样品将从燃油供应商处获取以用于对比。所有样品将存放在密封容器内。
三份样品将分别贴上标签, 密封后分配如下:
 - 一份样品送至车检人员用于检测;
 - 一份样品送至赛事组织者;
 - 一份样品送至燃油供应商。
 - b) 分站赛期间, 车检人员可从任何赛车内抽取燃油。所有样品将存放在密封容器内。
三份样品将分别贴上标签, 密封后分配如下:
 - 一份样品送至车检人员用于检测;
 - 一份样品送至赛事组织者;
 - 一份样品送至燃油供应商。

30) 总的安全

- 30.1 赛事官员将按照国际汽联运动总则规定的方法向车手发送信息。参赛者不得使用与其相似的旗语或灯光信号向车手发送信息。
- 30.2 严禁车手在赛道上逆向行驶, 除非车手在紧急情况下驶离危险区域。赛车在驶离危险区域时, 应在赛道裁判的指引下进行。
- 30.3 任何车手, 如计划驾驶赛车离开赛道或者返回维修区或者维修区后场必须及时示意, 以确保其行为对其他车手不产生危险。
- 30.4 在自由练习、排位赛和决赛期间, 车手只允许使用赛道, 必须遵守国际汽联运动总则中关于赛道中车手行为的各项条款。
- 30.5 除了在赛道上行驶, 任何参赛者不得试图改变赛道表面某一部分的摩擦力。
- 30.6 如果赛车停在赛道上, 裁判有义务尽快将赛车推离, 以确保其不会阻挡其它赛车或构成危险。如果赛车在决赛中因获得机械辅助而重新返回赛道, 赛事仲裁委员会将取消其决赛成绩 (本规则第 30.15 d) 或者 39.4 条款除外)。
- 30.7 离开赛车的车手必须将赛车方向盘安装回原位, 并挂入空挡。
- 30.8 修理赛车只能在维修区维修位、维修车间或发车位上完成。
- 30.9 赛事组织者应在维修区各车间摆放至少 2 个 5 公斤灭火器, 并确保能正常使用。
- 30.10 排位赛或决赛期间禁止加油。
- 30.11 自决赛开始至决赛后车检, 禁止任何液体的补给。任何用于加油的孔的设计都必须满足车检裁判可以签封的需要。
- 30.12 除国际汽联运动总则或者本规则中有明确规定, 除在维修区后场、维修区、维修车间和发车位上以外, 车手以外的任何人均不得接触已经熄火的赛车。
- 30.13 在任何情况下任何人均不得使用赛车自身动力在维修区内倒车。
- 30.14 任何时间, 赛车在赛道、维修区入口或者出口, 不得出现不必要的慢速、不规律行驶, 或者任何其它被视为对其他车手或人员造成危险的行为。
- 30.15 在每次练习开始前和结束后五分钟以及在每次决赛编队圈开始后到最后一辆赛车进入封闭区之间的时间内, 任何人不得在赛道、维修区入口或维修区出口停留, 除非:
 - a) 正在履行职责的裁判员或其他授权工作人员。

- b) 正在驾驶或徒步移动的车手，但首先需要获得裁判同意。
 - c) 在编队圈，所有赛车离开发车位后推动车辆或者清除发车位设备的车队工作人员。
 - d) 在决赛开始后，在发车位协助裁判推车的车队工作人员。
 - e) 按照本规则第 39.4 条款，决赛暂停期间，在发车位维修赛车的车队工作人员。
- 30.16 决赛期间，只能使用启动器启动发动机，除非：
- a) 在维修区或车队指定维修车间可使用外部启动装置，或
 - b) 按照本规则第 36.11 b) 条规定。
- 30.17 参加练习和决赛的车手必须穿着符合国际汽联运动总则规定的连身赛服，头盔（附件 L 第三章和本规则附件 2）。
- 30.18 维修区限速为 60km/h 或 40km/h，具体将公布在每分站赛补充规则中。除决赛外，任何超过维修区限速的车手，每超过 1km/h 将处罚人民币 300 元。
- 根据本规则第 18.1 条款，赛事仲裁委员会如认为车手因为维修区超速获得优势，其将追加处罚。
- 在决赛中，车手在维修区超速，赛事仲裁委员会将根据第 15.3 a) 和 b) 条款对车手进行处罚。
- 30.19 车手如果在练习或决赛中遇到严重机械故障，应在确保安全的前提下尽快离开赛道。
- 30.20 使用雨地轮胎时或者应赛事总监要求，赛车后车灯须全时打开。如后灯未打开，赛事总监将决定是否中止该车手继续练习或决赛。如车手返回维修区打开后车灯后，其可以重新驶入赛道。
- 30.21 在练习和决赛中，每辆赛车只允许 3 名车队工作人员（其将发放并佩戴特殊标识）留在维修区 P 墙信号站内。
- 年龄不满 14 岁者不允许进入维修区。
- 30.22 参赛者在距离控制线 25m 范围内禁止在维修区墙上安装和/或使用任何电子设备或计时设备。参赛者安装在维修区 P 墙上的任何设备不得伸出墙外延伸至赛道上。
- 30.23 除了赛事组织者批准用于安全服务的动物之外，其它动物一律禁止进入赛道、维修区、后场或者观众区域。
- 30.24 分站赛期间，赛事总监、赛事主管或者医疗主管可以随时要求某一名车手进行医疗检查，医疗检查可以包含反兴奋剂检测（国际汽联运动总则附件 L 第二章第 4 条款）。
- 30.25 未能遵守国际汽联运动总则或者本规则总体安全要求各项条款的赛车和车手可能受到赛事仲裁委员会取消分站赛参赛资格的处罚。

31) 练习

- 31.1 除非本规则中另有规定，维修区和赛道的规则与安全措施适用于所有练习和决赛中。
- 31.2 至少参加一节练习的车手方可参加决赛。
- 31.3 所有的练习中，维修区尽头将安装一盏绿色和红色信号灯。只有在出示绿色信号灯时，车手方可离开维修区。车手离开维修区时，如果赛道上有其它赛车接近维修区出口，维修区出口裁判将手持蓝旗或打开蓝色信号灯以提醒离开维修区的赛车。
- 31.4 第二节自由练习和排位赛之间的时间间隔，以及排位赛和第一回合决赛之间的时间间隔，不得少于三个小时。
- 决赛之间的时间间隔不得少于三个小时。
- 31.5 所有练习中，如果车手驾驶行为违反本规则，赛事仲裁委员会将视情况进行处罚，包括删除最快圈速，退后发车位，或者在下一回合决赛中从维修区发车。除非车手在练习中的违规行为为非常明确，通常车手的违规行为在该练习结束后进行调查。
- 必要情况下，也可以参照本规则第 17.1 条款执行。
- 31.6 任何车手在练习中，赛事仲裁委员会认为其在赛道上不必要停车，或者阻挡其他车手，可以根据本规则第 31.5 条款进行处罚。

- 31.7 如有必要终止任何练习，比如事故堵塞赛道，或天气原因，或出现其它致使继续练习具有危险性的事件时，赛事主管将在所有赛道裁判站出示红旗，发车线出示红色信号灯。
- 发出中断练习的信号后，所有赛车必须立即减速，慢速驶回维修区。在赛道上抛锚的赛车将被拖到安全区域。
- 每节练习结束，所有赛车只能够驶过一次方格旗。
- 31.8 当赛事主管认为有必要清理赛道或对某赛车进行救援时，其可以中断练习，中断时间长短可以由赛事主管控制。自由练习如中断不补时。排位赛时出现中断，必须延长排位赛时间。
- 尽管一次或多次练习因为上述情况被终止，均不接受有关车手对发车排位的抗议。
- 32) 自由练习**
- 32.1 各分站赛第一天，将安排两节各 30 分钟的自由练习。
- 如果出现本规则第 33.2 条款情形，自由练习可以参照其进行分组。
- 33) 排位赛**
- 33.1 各分站赛第一天或者第二天将安排两节 30 分钟的排位赛。
- 33.2 如果某分站赛的参赛车辆超过赛道允许参与练习的最大数量（根据赛道执照的要求），可以根据车手在自由练习中的成绩划分为两个组别不超过 20 分钟分别排位。
- 33.3 所有车手至少应参加一节自由练习或排位，方允许参与决赛。
- 34) 发车位**
- 34.1 排位赛结束后，每位车手的最快单圈将正式公布。
- 34.2 如果两位及以上车手的最快单圈相同，最先做出最快单圈的车手排在前面。
- 第一回合决赛发车位由车手第一节排位赛正式成绩决定，第二回合决赛发车位由车手第一回合决赛正式成绩前十名倒序决定，第三回合决赛发车位由车手第二节排位赛正式成绩决定，第四回合决赛发车位由车手第三回合决赛正式成绩前十名倒序决定。
- 34.3 发车位将在决赛编队圈发出前至少 2 小时公布。
- 任何车手无论何种原因如不能正常发车，其必须在第一时间，至少在决赛编队圈发出前 1 小时 15 分钟告知赛事仲裁委员会。
- 如果一位或多位车手提出退赛申请，发车位将相应关闭。最终发车位将在决赛编队圈发出前 30 分钟确认。如果两名或多名车手排位赛成绩相同，最先获得该成绩的车手排在前面。
- 34.4 做出最快单圈的车手第一回合决赛将从发车位杆位发车。
- 如排位赛出现本规则第 33.2 条款的情况分为两组，两组相加后最快的车手将从发车位杆位发车，此时属于另外一组最快的车手将从第二位发车。之后两组赛车将分为两列，分别排在该组最快车手的后面。
- 如果其中一组获得排位资格的车手少于另外一组，发车位上的空缺将相应补齐。
- 如果车手因为赛道执照允许发车的最大数量限制而不能参加决赛，只有在有资格参与决赛的车手在决赛编队圈发出前至少 1 小时 15 分钟时提出退赛申请的情况下方有机会参与决赛。
- 34.5 对于最好排位赛成绩超过杆位车手时间 110% 的车手，将不允许参加决赛。在特殊情况下，车手在之前的自由练习中获得过一次合适的单圈时间，赛事仲裁委员会可允许该赛车参加比赛。
- 任何以此方式获得决赛资格的车手将在所有的处罚决定实施后，从发车位末尾发车。
- 如果存在一名以上的车手以这种方式获批参加决赛，其发车顺序将由自由练习成绩决定。
- 34.6 发车位将采用 1 x 1 的形式排列，发车位各行之间的间隔为 8 米。
- 35) 会议**
- 35.1 赛事总监将于各分站赛的第一天练习开始前在车手会议室召开会议，所有参加该分站赛的车手及车队经理必须到场。

未按时出席或缺席车手会将处以 1000 元人民币罚款。

36) 发车程序

- 36.1 每回合决赛编队圈前至少 10 分钟，维修区出口将开放，所有车辆可以离开维修区进行至少一圈勘路圈。

勘路圈结束后，所有车辆进入发车位并熄灭发动机。

进行多个勘路圈的赛车，其通过维修区时的速度须遵守维修区限速规定。

任何不能够利用自身动力完成一个勘路圈且到达发车位的赛车，将不允许从发车位发车。

- 36.2 每回合决赛编队圈前 7 分钟，发出 2 分钟后关闭维修区出口的警告信号。

每回合决赛编队圈前 5 分钟，关闭维修区出口，此时将发出第 2 次警告信号。关闭维修区出口后，未及时从维修区驶离的赛车可以从维修区末端发车，但赛车必须利用自身动力抵达维修区末端。如果多位车手出现此情况，其按照发车排位的顺序排列。发车区出示倒计时 5 分钟牌后，抵达维修区末端的赛车必须排列在已经停在维修区末端的赛车后面。

上述在维修区出口发车的赛车，在从赛道上发车的所有赛车第一次全部驶过维修区末端后，该赛车可以加入比赛。

- 36.3 每回合决赛编队圈发出前，发车位将出示 10 分钟，5 分钟，3 分钟，1 分钟和 15 秒的倒计时信号牌，每次出示信号牌也随即鸣哨通报。

当出示 5 分钟信号后，除了车手，赛事官员和车队维修技师之外，其他人员必须离开发车位。

- 36.4 在 3 分钟信号出示时，赛车全部轮胎必须安装完毕且落地，此信号给出后，更换轮胎只允许在维修区或者决赛暂停时在发车位更换。

在 3 分钟信号给出后，轮胎没有安装完毕且落地的，将按照本规则第 15.3 d) 条款进行处罚。

- 36.5 当 1 分钟信号出示时，发动机应启动，所有车队人员必须携带他们所有设备在 15 秒信号发出之前离开发车位。如果车手在 15 秒信号给出之后需要援助，其必须立即举手置于头顶向裁判示意，当其余赛车已全部离开发车位时，赛道裁判将把赛车推进维修区。此情况下，负责该赛车的发车区裁判将摇动黄旗以提醒后面的车手。

如果在 15 秒信号给出后，车队任何工作人员或者设备仍然留在发车位上，该车手必须根据本规则第 36.2 条款从维修区发车。如车手未能从维修区发车，将根据本规则第 15.3 a) 条款进行处罚。

- 36.6 发车台绿旗摇动后，所有赛车将在杆位赛车的带领下开始编队圈。

离开发车位时，所有车手必须遵守维修区限速，直至其超越发车杆位。

编队圈内没有成功启动的赛车，待其后面的全部赛车通过发车线后，发车裁判将进入发车位，从最近的路线将赛车推回维修区。推离发车位的车手不得试图启动赛车，必须听从裁判的指令。

一旦最后一位车辆成功发车并且通过维修区出口，被要求在维修区出口发车的车辆就可以加入编队圈。

- 36.7 在编队圈时，禁止进行发车练习，编队应保持紧凑。

- 36.8 编队圈时禁止超车，如某赛车未能及时离开发车位，而排在该赛车后面的赛车为避免影响其它赛车，此时可以超车。此情况下，车手可以通过超车回到原发车位。出现上述情况的车手，如在其抵达第一条安全车线前仍未能回到原发车位，其必须返回维修区并按照本规则第 36.2 条款从维修区末端发车。

如果编队圈出现延迟的车手在抵达第一条安全车线前未能回到原发车位，且车手未返回维修区，其将受到本规则第 15.3 b) 条款的处罚。

- 36.9 编队圈结束，所有赛车回到各自发车位后，其将停在各自发车位上，保持发动机运转。

发车将采用静止发车形式，由常任发车员给出信号。

一旦所有赛车停稳，发车员将出示 5 秒信号牌，之后将亮起 5 盏红色信号灯。4 至 6 秒后，红色信号灯全部熄灭决赛正式开始。

- 36.10 除非赛事总监明确授权，决赛发车过程中，维修区 P 墙除了赛事官员和裁判外，任何人不得接近。
- 36.11 如果决赛编队圈结束，赛车返回发车位，出现任何问题，将执行如下程序：
- a) 如某赛车出现问题，可能影响发车安全，该车手必须立即举手置于头顶向裁判示意，负责该排赛车的发车裁判必须立即摇动黄旗。如果赛事总监决定发车取消，其将打开黄色闪烁信号灯，发车线出示“增加一个编队圈”牌，2 秒后摇动绿旗，所有赛车必须再次完成 1 个编队圈，出现问题的赛车将被推进维修区。
- 离开发车位进行第二个编队圈时，所有车手必须遵守维修区限速，直至其超越发车杆位。
- 此时，车队可以对赛车进行维修，如果成功，赛车可以在维修区末端发车。如果多辆赛车出现上述问题，其发车顺序将依据其抵达维修区末端的先后决定。
- 上述每发生 1 次，决赛距离相应减少 1 圈。
- b) 如果赛车出现其他问题，并不会导致发车推迟（见本规则第 36.11 c）条款），车手将按照上述 a) 条款执行增加一个编队圈程序。导致决赛发车中止的车手，如在绿旗摇动后能够开始进行增加的编队圈，必须在编队圈结束后返回维修区，根据本规则第 36.2 条款发车。任何未能从维修区发车的车手，赛事仲裁委员会将按照本规则第 15.3 a) 条款进行处罚。
- c) 如果发车出现任何其它问题，赛事总监决定决赛发车推迟，将执行如下程序：
- i) 如果决赛没有发车，黄色闪烁信号灯将开启，发车线将出示“推迟发车”牌，所有赛车发动机必须熄灭，新的编队圈将在 5 分钟后开始。下一个信号牌将是倒计时牌 3 分钟牌。
- 此时发车位不允许更换轮胎。
- 上述每发生一次，决赛距离相应减少 1 圈。
- ii) 如果决赛已经发车，位于维修区 P 墙的所有发车裁判必须摇动黄旗以警告车手发车位有一台赛车未启动。
- iii) 如果发车后，某赛车停在发车位上，发车裁判必须从最近的线路将赛车推至维修区。在推车过程中，任何车手不得试图启动赛车
- iv) 一旦赛车进入维修区，其技师可以尝试启动，一旦成功，车手可以从维修区加入决赛。车手和技师在该情况下必须听从裁判的指挥。
- 36.12 上述第 36.11 条款执行时，无论发车程序更改多少次，决赛减少多少圈，决赛仍然有效并将计入锦标赛。
- 36.13 如发生抢发车，赛事仲裁委员会将根据本规则第 15.3a)、b)、c) 或 d) 条款对车手进行处罚。
- 36.14 只有在以下程序下，发车程序可以更改：
- a) 如果决赛开始前，出示 5 分钟信号牌后，开始下雨，赛事总监认为赛车需要更换雨胎，此时，暂停比赛的信号灯将打开，发车程序将重新从倒计时 10 分钟牌开始给出。
- b) 如果决赛即将发车，赛事总监认为赛道上雨水过大，即使更换雨胎也存在安全威胁，暂停信号灯将打开，决赛可能的推迟时间将通过计时屏幕或电台通知。一旦决赛时间确定，至少从倒计时 10 分钟牌出示。
- c) 如果决赛在安全车带领下开始，将根据本规则第 38.15 条款执行。
- 36.15 赛事仲裁委员会将使用视频或者电子信息数据等辅助手段来帮助做出相应的判罚决定。赛事仲裁委员会可以做出修正某些赛事官员的决定。任何不遵守国际汽联运动总则和本规则中发车程序规定的车手将取消该分站赛参赛资格。

37) 决赛

- 37.1 在每回合决赛中，车手只有在维修区尽头出示绿灯时方可离开维修区。如果此时赛道上有赛车接近，维修区出口的裁判将挥动蓝旗或闪烁蓝灯以警告离开维修区的赛车。

38) 安全车

- 38.1 安全车将由中汽摩联任命的有经验的车手驾驶，安全车同时将乘坐安全车观察员，其能够辨认所有参赛赛车，且全时使用无线电和指挥中心保持通讯联络。
- 38.2 在决赛编队圈发出前 20 分钟，安全车需进入发车区发车位前待命。发车区倒计时 5 分钟信号牌给出后，安全车将沿赛道驾驶一圈并前往第一待命点待命（除本规则第 38.15 条款外）。
- 38.3 赛事主管可以决定使用安全车中立决赛。
当某参赛者或赛事官员处于危险状态中，但又没有必要为此暂停决赛时，可以使用安全车中立决赛。
- 38.4 下达安全车指令后，“安全车出动”将通过计时屏幕或电台告知车队，此时全场旗语裁判站出示摇动单黄旗并出示“SC”板，发车线闪烁黄色信号灯。
- 38.5 在下达安全车指令后，任何赛车禁止在维修区入口、维修区或赛道上行驶过慢、忽快忽慢或对其他车手或人员构成潜在危险，否则将受到赛事仲裁委员会调查。
- 38.6 安全车进入赛道时，将打开黄色或橙色信号灯，且不顾及头车位置。
- 38.7 在安全车进行介入工作时，所有赛车必须单排排列在安全车后，赛车之间的距离最大不得超过 10 个车身。
- 38.8 除下列从 a) 至 h) 的情况外，任何车手不得超过赛道上的其它赛车，包括安全车，直至当安全车返回维修区时，该车手第一次通过终点控制线。尽管如此，如果安全车在最后一圈开始时仍然在进行介入工作，或者安全车在最后一圈时进行介入，将根据本规则第 38.14 条款执行。
例外情况如下：
a) 如果安全车给出信号要求某车手超过安全车。
b) 在本规则第 38.12 或者 38.15 条款规定的情况下。
c) 当某车手计划从赛道返回维修区，其通过第一条安全车线后，其可以超越在赛道上的赛车，包括安全车。
d) 当某车手计划从维修区返回赛道，其抵达第二条安全车线前，其可以超越在赛道上的赛车或者被赛道上的赛车超越。
e) 当安全车完成介入工作返回维修区，只要其抵达第一条安全车线，赛道上的赛车可以超越安全车。
f) 在维修区入口、维修区或者维修区出口时，车手可以超越同样位于该区域的赛车。
g) 停在维修车间前进行维修的赛车，在安全车带队通过维修区时（见本规则第 38.11 条款），可以被超越。
h) 任何赛车出现明显的问题变慢。
- 38.9 如赛事主管给出指令，安全车观察员将使用绿色闪烁信号灯通知在安全车后和头车之前的赛车其可以超过安全车。完成超车的赛车需继续减速行驶且不得再超车，尽快驶至安全车带队的队尾。
- 38.10 安全车介入必须确保排在第一名的赛车跟至其后，而且所有赛车单排列在安全车后才能结束。
一旦所有赛车跟上车队，第一名的赛车必须和安全车保持在 10 个车身长度内的距离，其它赛车必须紧跟前车保持队形（除本规则第 38.12 条款）。
- 38.11 在特殊情况下，赛事主管可以要求安全车带队通过维修区。此时，安全车黄色或橙色信号灯保持闪烁，所有赛车必须跟随安全车进入维修区，且不得超车。此时，返回维修区的赛车可以停在自己的维修位进行车辆调整。
- 38.12 当赛事主管认为赛道一切正常时，其可以要求安全车返回维修区，此时“安全车本圈返回”将通过计时屏幕或电台告知车队，安全车黄色或橙色闪烁信号灯将在合适的位置关闭。关闭信号灯即意味着安全车将在本圈返回维修区。
此时，安全车后的第一辆赛车将充当带队车角色，其可以控制速度，如果有必要，其可以将和安全车的距离扩大至超过 10 个车身的距离。

为了避免在安全车返回维修区前再次发生事故，自安全车黄色或橙色信号灯关闭的一刻起，所有车手必须保持一定的速度，不得有规律地加减速、刹车或对其他车手构成威胁或有影响恢复发车的行为。

安全车接近维修区入口时，全场旗语裁判站将收回黄旗和“SC”板，从控制线起的旗语裁判站出示摇动的绿旗，发车线出示绿色信号灯，直到最后一辆赛车驶过控制线。

38.13 安全车带队的每一圈将计算在决赛总圈数内。

38.14 如果决赛最后一圈，安全车仍在带队，或者安全车在决赛的最后一圈进入赛道，安全车将在最后一圈即将结束时返回维修区，此时所有赛车不得超车，在赛道上正常通过终点方格旗。

38.15 特殊情况下，决赛将在安全车带队下开始或者根据本规则第 40.5 a) 条款恢复。无论上述哪种情况，发车区出示倒计时 10 分钟和 5 分钟牌时，安全车将打开黄色或橙色信号灯，这意味着决赛将在安全车带队下开始或恢复。

发车线摇动绿旗时，安全车将离开发车位，所有车手必须按照发车排位，单排列在安全车后，不得超过 10 个车身的距离离开发车位，并且遵守维修区限速，直至离开杆位。此时，没有编队圈，决赛将以绿灯亮起作为开始。

仅限于以下情况，可以超车。

a) 如某赛车未能及时离开发车位，而排在该赛车后面的赛车为避免影响其它赛车。

b) 有多辆赛车从维修区出口发车，其中一辆未能及时发车，排在该赛车后面的赛车为避免影响其它赛车。

无论上述哪种情况，赛车仍能够超车并恢复至原来的发车位或者决赛开始后，车辆在维修区出口排列的位置。

出现上述情况的车手，如在其抵达第一条安全车线前仍未能回到原发车位，其必须返回维修区，待所有赛车驶过维修区末端后方可加入决赛。

39) 暂停决赛

39.1 如果赛车继续在赛道比赛给参赛者或者赛事官员带来直接危险，赛事主管认为根据当时的情况即使出动安全车也无法安全中立决赛，决赛将被暂停。

39.2 如有必要暂停决赛，赛事主管将要求所有裁判站出示红旗，发车线亮起红色信号灯。

39.3 当暂停决赛信号给出时，禁止超车，维修区出口将关闭，所有赛车必须减速返回发车位。第一辆返回的赛车停在发车位杆位上，其它赛车按照抵达的顺序停在其它发车位上。

如果决赛在安全车进行介入工作时暂停，如安全车被要求进入维修区，所有赛车跟随安全车，单排列在维修区快速通道上。

39.4 因为事故堵塞赛道不能从事事故地点附近返回发车位的赛车将在赛道清理完毕后送至发车位，其将根据决赛暂停前的比赛顺序先后排列在发车位上。

无论何种情况，发车位的顺序将根据最后一刻可以判断赛车的顺序决定。所有可能的赛车均允许恢复决赛。

安全车在决赛暂停后将停在发车位前。

39.5 决赛暂停时：

a) 决赛和计时仍然继续，尽管如此，如果赛事时间表可以进行调整，决赛暂停时间将合并计入最长决赛时间。

b) 一旦赛车停在发车位或进入维修区，可以维修赛车，但是任何维修工作不得妨碍决赛的恢复。

c) 只有车队成员和赛事官员允许进入发车位。

39.6 决赛暂停后，赛车不允许进入维修区。决赛暂停后，任何进入维修区或从赛道上将赛车推入维修区的车手将根据本规则第 15.3 a) 条款进行处罚。任何在暂停决赛信号给出前进入维修区的车手不予处罚。但是，如果决赛在维修区暂停（见本规则第 39.3 条款），如果有赛车从维修区快速通道推至维修区其它区域，将受到处罚。

一旦决赛恢复，所有在维修区的赛车可以离开维修区。从维修区出口恢复决赛的赛车顺序依据其依靠自身动力抵达维修区出口的顺序排列，除非有赛车出现故障。

任何情况下，车手必须听从裁判指挥。

40) 恢复决赛

40.1 决赛暂停导致的延迟应尽量短，一旦恢复决赛的时间确定，将尽快通过计时屏幕或电台通知所有车队。任何情况下，将给出至少 10 分钟的倒计时信号。

40.2 倒计时信号将包括 10 分钟，5 分钟，3 分钟，1 分钟和 15 秒，每个倒计时信号包括声音提示。

40.3 出示 3 分钟的信号后，赛车的全部轮胎须安装完毕并落地。在此信号后，更换轮胎只能在维修区内进行，或者再次出现暂停而在发车位上进行。如果决赛在维修区暂停（见本规则第 39.5 条款），所有在维修区快速通道上的赛车在 3 分钟信号给出后，全部轮胎须安装完毕并落地。

任何在 3 分钟信号给出后未能安装轮胎并落地的车手将根据本规则第 15.3 b) 条款进行处罚。

在 3 分钟时，停在安全车和领先赛车之间的赛车，需启动引擎。在 2 分钟时将被示意行驶一圈，不准超车，尽快行驶至队尾。

40.4 出示 1 分钟的信号后，赛车启动发动机，所有车队人员和所有工具必须在出示 15 秒信号前离开发车位。如某一车手在出示 15 秒信号牌后需要援助，必须立即举手置于头顶向裁判示意。当其它赛车成功离开发车位并开始决赛后，裁判将负责把该赛车推回维修区。在这种情况下，执黄旗的裁判须摇动黄旗以警告其它赛车。

40.5 发车线摇动绿旗时，决赛将在安全车带领下恢复。安全车将在一圈后返回维修区，除非：

a) 决赛在雨地条件下恢复，赛事总监认为安全车有必要行驶超过一圈，具体见本规则第 38.15 条款。

b) 所有赛车未能单排列在安全车后。

c) 车队工作人员仍然在清理发车位。

d) 发生新的事故需要安全车介入。

发车线摇动绿旗时，安全车将离开发车位，所有赛车跟在安全车身后，不超过 10 个车身的距离，必须遵守维修区限速，直至其驶过杆位。当最后一辆赛车驶过维修区末端（包括本规则第 40.3 条款所述的停在安全车和领先赛车之间的赛车）时，维修区出口绿色信号灯将亮起，在维修区的赛车可以进入赛道并排在队尾。

40.6 安全车带队恢复决赛的情况下，仅限于以下情况可以超车。

a) 如某赛车未能及时离开发车位，而排在该赛车后面的赛车为避免影响其它赛车。

b) 有多辆赛车从维修区出口发车，其中一辆未能及时发车，而排在该赛车后面的赛车为避免影响其它赛车。

无论上述哪种情况，被超越的赛车仍能够超车并恢复至原来的发车位或者决赛恢复后，车辆在维修区出口排列的位置。

出现上述情况的赛车，如在其抵达第一条安全车线前仍未能回到原发车位，其必须返回维修区，待所有赛车驶过维修区末端后方可加入决赛。

40.7 如果在恢复决赛的第一圈中，赛事仲裁委员会认为某车手在不必要的情况下超车，可以根据本规则第 15.3a) 或 b) 条款进行处罚。安全车带队恢复决赛的第一圈中，适用本规则第 38.12, 38.13, 38.14 和 38.15 条款。

40.8 如果决赛未能恢复，决赛成绩将按照决赛暂停信号给出前一圈计算。

41) 结束

41.1 决赛结束的信号（终点方格旗）将根据本规则第 5.4 条款，一旦领先的赛车完成全部决赛距离，将在终点控制线给出。

41.2 无论任何原因，如果终点方格旗在领先的赛车完成规定数量的圈数之前已经出示，决赛的结束将以信号给出前，领先赛车最后一次通过终点线作为结束。无论任何原因，如果终点方格旗没有及时给出，决赛以应该结束的时间结束。

- 41.3 见到终点方格旗后，所有赛车必须减速，直接返回封闭停车场，不得出现不必要的延迟，或者超车（除非有必要），或者接受任何形式的物体或者其它协助（除非在必要情况下有裁判协助）。

不能利用自身动力抵达封闭停车场的赛车由裁判将赛车带回封闭停车场。

42) 封闭区

- 42.1 只有负责封闭程序的赛事官员可以进入决赛后封闭停车场。除非得到上述官员的许可，不允许任何形式干预封闭区工作。
- 42.2 当封闭程序启动时，封闭区规则也将适用于终点控制线和封闭停车场入口之间的区域。
- 42.3 封闭区须足够大，任何未经授权的人员均不得入内。

43) 成绩

- 43.1 排在第一位的赛车是指在最短的时间内完成预定决赛距离，或在最长决赛时间结束时（或如果比赛暂停，则时间更长，见本规则第 39.4 条款）以领先位置通过终点控制线的赛车。所有的赛车将根据所完成的完整圈数计算成绩，对于完成相同圈数的赛车，将按照通过终点控制线的顺序计算成绩。
- 43.2 对于完成圈数少于获胜者所完成圈数的 75%的赛车（向下舍入到最接近的整数圈），将不计算成绩。
- 43.3 在决赛结束后，将正式公布决赛成绩。无论根据国际汽联汽车运动总则和本规则做出其他任何增补，正式成绩是唯一有效的成绩证明。
- 43.4 自由练习结束后即公布“自由练习成绩”。

排位赛和决赛结束后即公布“初步成绩”。

“初步成绩”公布 30 分钟后，如果没有投诉，待技术代表提交车检报告后将公布“正式成绩”。如果有投诉，赛事仲裁委员会将进行调查，并在调查结束，后公布“正式成绩”。

决赛结束后公布“正式成绩”的同时也应公布该分站赛车队杯成绩。

44) 颁奖仪式

- 44.1 在决赛中获得第一名、第二名和第三名的车手以及获胜车队代表必须参加颁奖仪式，随后参加电视采访并在媒体中心召开新闻发布会。

45) 新闻发布会和推广活动

- 45.1 根据要求，所有车手都必须参加中汽摩联组织的新闻发布会。以下义务必须遵守：

排位赛后和/或决赛颁奖仪式后，获得前三名的车手将参加新闻发布会（分站赛补充规则中将明确具体地点）。上述三名获奖车手都必须参加新闻发布会。

新闻发布会期间，车手必须身着赛车服，并佩戴指定的帽子。

- 45.2 车手必须参加赛事推广人要求的商业推广活动，比如签名会、颁奖仪式、新闻发布会、维修区徒步宣传和决赛前游行等。

车手、参赛者和制造商同意授权中汽摩联使用他们的名称用于任何推广、广告、宣传和公共关系等，以提升锦标赛价值。

除非事先获得中汽摩联书面批准，任何参赛者、制造商和车手或其代理人或代表禁止使用锦标赛标志。

附件 1：分站赛补充规则信息

- 1) 国家汽车运动管理机构（ASN）的名称和地址
- 2) 赛事组织者的名称和地址
- 3) 比赛日期和地点
- 4) 比赛开始的时间
- 5) 咨询地址、电话、传真和邮箱地址
- 6) 场地资料包括：
 - a) -地理位置和到达路线
 - b) -单圈长度
 - c) -比赛圈数和时间
 - d) -方向（顺时针或逆时针）
 - e) -维修区相对发车线的位置
- 7) 明确下述具体位置：
 - a) -赛事仲裁会议室
 - b) -赛事总监办公室
 - c) -技术代表办公室
 - d) -封闭停车场
 - e) -车手会地点
 - f) -赛事公告栏
 - g) -获胜者新闻发布会地点
- 8) 具体奖项
- 9) 中汽摩联任命的赛事官员如下：
 - a) -常任赛事仲裁委员会主席
 - b) -常任赛事总监
 - c) -常任技术代表/车检主管
 - d) -赛事仲裁委员会委员两名
 - e) -赛事主管
 - f) -赛事秘书
 - g) -医疗主管
 - h) -安全代表
 - i) -赛事观察员
 - j) -常任发车员
 - k) -新闻代表
 - l) -安全车驾驶员
 - m) -安全车观察员
 - n) -医疗车驾驶员
- 10) 车手旗语信息遵循国际汽联总则附件 H 相关条款规定

附件 2：报名表

第一部分：报名人信息

报名人 (公司全称)	
注册地址	
办公地址 (含邮编)	
报名人负责人	
护照/回乡证 /身份证	
电子邮件	
移动电话	
办公电话	
传真	
注：请将报名人营业执照复印或扫描件、报名人负责人有效身份证复印件或扫描件附后	

第二部分：报名车队信息

车队名称			
办公地址			
车队执照号码			
车队注册汽协			
车队负责人			
电子邮件		办公电话	
移动电话		传真	
护照/回乡证 /身份证			
车队经理		移动电话	
技术主管		移动电话	
		电子邮件	
		电子邮件	
注：请将车队执照复印件或扫描件、车队负责人有效身份证件复印件或扫描件附后			

第三部分：报名车手信息

项目	车手 1	车手 2
姓名		
血型		
比赛执照号码		
比赛执照所属汽协		
比赛医疗卡号码		
护照/回乡证/身份证		
电子邮件		
联系电话		
注：将车手比赛执照和医疗卡复印件或扫描件、车手有效身份证明复印件或扫描件附后		

第四部分：报名车辆信息

	车手 1	车手 2
车架号		
发动机号		

第五部分：保险清单

请按照本规则第 10 条款，随本报名表将包含车队经理、技术主管、车队车手、车队维修技师等的
相关信息以邮件形式发送至赛事秘书处。格式如下：

序号	职位	姓名	照片	有效身份证件号码	联系电话
1	车队经理				
2	技术主管				
3	车手				
4	车队维修技师				

第六部分：参赛确认函

请按照本规则第 12.1 条款获得赛事推广人出具的参赛确认函。

第七部分：声明及签字

声明

我已详细阅读国际汽联制定的运动总则及其附件、国际汽联通则、技术规则、本运动规则
和所有增加的规则附件及附录，并完全同意接受上述规则的约束。我已详细阅读《中国汽车
摩托车运动联合会比赛处罚及抗议、上诉条例》、《中国汽车摩托车运动联合会纪律检查委
员会工作条例》和《中国汽车摩托车运动联合会仲裁委员会工作条例》，并完全同意并接受上
述条例的约束。

鉴于此报名已被赛事组织者接受并获准参加比赛，我同意在比赛过程中，如发生我本人死亡、
受伤或财产损失情况，将不向中汽摩联、赛事组织者、赞助商、中汽摩联任命的任何官员、
服务人员、代表、代理机构，以及参与组织、赞助比赛的有关地方机构、全体工作人员、个
人提出追究、索赔的要求。同时，在赛事中，上述保证将扩展到任何其他参赛者、服务人员
及代理机构。

我声明：报名表所填内容经我核实，情况属实。

我声明：我具备赛事要求的能力，赛车改装也符合赛事要求，报名表中所有填写的各项
内容属实。同时，我已经办理了本人的人身意外伤害保险和医疗保险。

我同意：如果我患有慢性、急性或其它影响正常参加赛事的疾病或伤残，在没有得到中汽
摩联批准参加赛事的情况下，不报名参加赛事。

报名人负责人签名：_____ 日期：_____ 年 _____ 月 _____ 日

车手 1 签名：_____ 日期：_____ 年 _____ 月 _____ 日

车手 2 签名：_____ 日期：_____ 年 _____ 月 _____ 日

（注：所有签名请以正楷字体）。

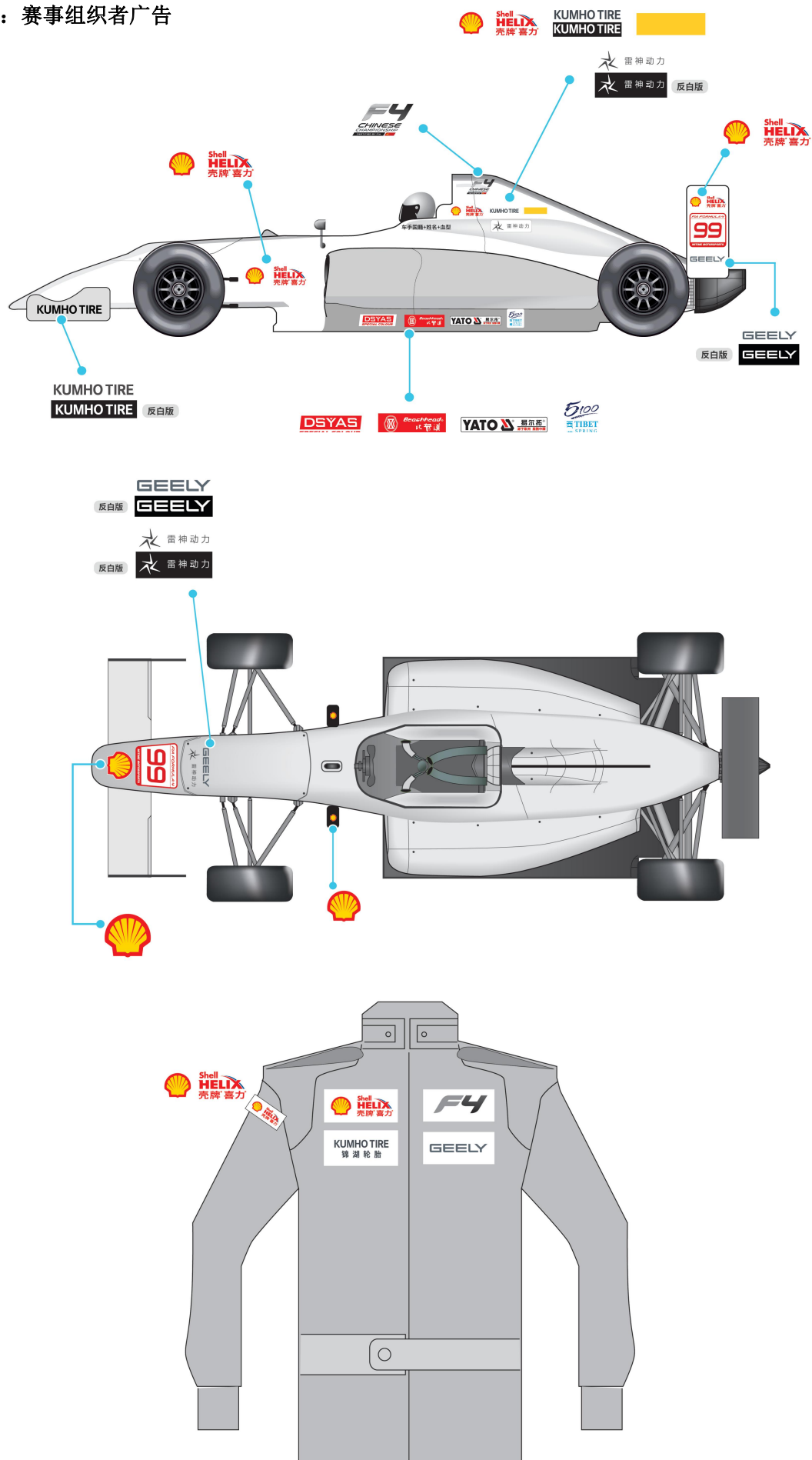
第八部分：国家汽车运动管理机构及组织者部分

中汽摩联意见	
中汽摩联印章	日期：_____ 年 _____ 月 _____ 日

附件 3：车手安全装备

运动规则		
装备	国际汽联标准	国际汽联规则
头盔	国际汽联 标准 8859-2015 国际汽联 标准 8860-2004 国际汽联 标准 8860-2010 国际汽联 标准 8860-2018 国际汽联 标准 8860-2018-ABP	国际汽联运动总则附件 L 第三章 车手装备 第 1 条款“头盔”
赛车服	国际汽联标准 8856-2000 国际汽联标准 8856-2018	国际汽联运动总则附件 L 第三章 车手装备 第 2 条款“防火服”
(FHR) 头部限制装置	国际汽联标准 8858-2002 国际汽联标准 8858-2010	国际汽联运动总则附件 L 第三章 车手装备 第 3 条款“防火服”
安全带	国际汽联标准 8853/98 国际汽联标准 8853-2016	国际汽联运动总则附件 L 第三章 车手装备 第 4 条款“安全带” 国际汽联运动总则附件 J 第 274 章 车手装备 第 14.4 条款“安全带”

附件 4：赛事组织者广告





Shell
HELIX
壳牌® 喜力®

